



Sterrebeek, 17 augustus 2004

Secretariaat:
J. Lagaelaan 9
1933 Sterrebeek

Aan de Heer Kris Peeters
Vlaams Minister voor Leefmilieu
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20 bus 1
1000 BRUSSEL

Betreft : Besluit van de Bestendige Deputatie van de provincieraad d.d. 8 juli 2004 ingevolge de vergunningsaanvraag ingediend door Brussels International Airport Company NV (BIAC), Vooruitgangsstraat 80 busnr. 2 te 1030 Brussel voor het verder uitbaten van de inrichting (vliegveld met drie start- en landingsbanen, rubrieken indelingslijst 57.1.2.) gelegen luchthaven Brussel Nationaal te 1930 Zaventem, 1820 Steenokkerzeel, 1830 Machelen, 3070 Kortenberg

Mijnheer de Minister,

De vereniging STERREBEEK 2000 v.z.w.,

Gelet op de milieuvergunningsaanvraag ingediend door Brussels International Airport Company (B.I.A.C), Luchthaven Brussel-Nationaal te 1930 Zaventem, met dossiernummer van de gemeente Zaventem: 978/04, en dossiernummer van de provincie Vlaams-Brabant: D/PMVC/04A06/00637 voor het verder uitbaten van de inrichting (vliegveld met drie start- en landingsbanen van ten minste 1900m, rubrieken indelingslijst 57.1.2.) gelegen luchthaven Brussel Nationaal te 1930 Zaventem, 1820 Steenokkerzeel, 1830 Machelen, 3070 Kortenberg,

Gelet op het besluit van de Bestendige Deputatie van Vlaams-Brabant van 8 juli 2004 om vergunning te verlenen aan de vergunningsaanvrager voor bovenvermelde aanvraag (dossier D/PMVC/04A06/00637, milieudatabank 68637/1012),

Gelet op het bezwaarschrift van de vereniging STERREBEEK 2000 v.z.w. d.d. 15 februari 2004 in het kader van het openbaar onderzoek voor vermelde vergunning.

Gelet op het feit dat de vereniging STERREBEEK 2000 v.z.w. (Identificatienummer 10281/91, en ingeschreven bij de Kamer van Koophandel onder ondernemingsnummer 444454691) tot doel heeft "op alle vlakken van de samenleving bij te dragen tot de harmonische ontwikkeling van de Vlaamse gemeenschap te Sterrebeek (als deelgemeente van Zaventem) en omgeving in een gezond leef-, woon- en werkmilieu" en verschillende van haar leden door de hinder van de luchthaveninrichting kunnen worden getroffen (ledenlijst gedeponneerd op de griffie van de rechtbank van koophandel, ondernemingsnummer 444454691, 5 juli 2004),

Gelet op de verschillende acties, petitie, brieven aan verschillende overheden, betogingen, publicaties en persberichten van STERREBEEK 2000 v.z.w. of door STERREBEEK 2000 v.z.w. mede georganiseerd waaruit blijkt dat STERREBEEK 2000 v.z.w. en haar leden reeds meerdere jaren (sinds de invoering van de nachtvluchten) initiatieven hebben genomen ter bestrijding van het lawaai, veroorzaakt door landende en opstijgende vliegtuigen in de omgeving van de luchthaven en boven de woonzones van Sterrebeek in het bijzonder bij gebruik van baan 20-02,

Dat hierdoor is aangetoond dat de vereniging als rechtspersoon zich de bescherming tot doel heeft gesteld van het leefmilieu dat door de hinder van het vliegtuigverkeer kan worden getroffen en van verschillende van haar leden die door deze hinder kunnen worden getroffen,

Gelet op het feit dat deze doelstelling van STERREBEEK v.z.w. eveneens werd onderkend, bij ministerieel besluit van 29-09-2000 (AMV/0006837/1002), door het ontvankelijk verklaren van de beroepschriften, geformuleerd naar aanleiding van de beslissingen van de Bestendige Deputatie van 01-02-2000 en 16-03-2000,

Gelet op de aanhoudende hinder door luchtvaartuigen, in het bijzonder tijdens de nacht met meerdere geluidspieken tot 95 dbA boven de woonzones van Sterrebeek en omgeving, waardoor leden van de vereniging ernstige slaapstoornissen ondervinden,

Gelet op meerdere studies, waaruit blijkt dat het lawaai veroorzaakt door vliegtuigen, het nachtlawaai in het bijzonder, nefaste gevolgen heeft op de gezondheid van de omwonenden, o.a. de studie van Prof. Dr. Lieven Annemans "Gezondheidseconomische gevolgen van nachtvluchten" (UG,2/2004), in opdracht van Minister Bert Anciaux,

Gelet op het feit dat de exploitatievoorwaarden, opgelegd in het besluit van de Bestendige Deputatie (BD) d.d. 8 juli 2004, geen verbeteringen brengen ten opzichte van de opmerkingen, die geformuleerd werden in het beroepschrift van STERREBEEK 2000 v.z.w. dd. 15 februari 2004,

Gelet op het feit dat de vergunning bovendien in haar geheel en op verschillende punten niet conform is met de geldende wetgeving, fouten bevat en de bevoegdheid van de Bestendige Deputatie op verschillende punten te buiten gaat,

Tekent de vereniging STERREBEEK 2000 v.z.w. beroep aan tegen het besluit van de Bestendige Deputatie van de provincie Vlaams-Brabant met volgende argumenten:

1) De vergunning kan ten gronde niet worden verleend

De vergunningsaanvraag was niet vergezeld van een Milieueffectenrapport (MER) en dus ten gronde niet conform met de wetgeving inzake Milieueffectenrapportage.

STERREBEEK 2000 v.z.w. besluit hieruit dat de vergunning in haar geheel onvolledig is en bijgevolg niet kan worden verleend.

De vereniging vraagt de minister om de vergunning te weigeren of minstens op de schorten in afwachting van een volledig MER, dat het voorwerp moet uitmaken van een nieuw openbaar onderzoek.

Motivering:

De argumentatie, aangehaald door de Bestendige Deputatie (BD) op blz. 21 van de vergunning, als zou voor milieuvergunningen nog geen MER verplicht zijn, door de afwezigheid van nieuwe uitvoeringsbesluiten, kan niet aanvaard worden.

De BD gaat voorbij aan het feit dat de Europese Commissie reeds geoordeeld heeft dat de Vlaamse regelgever de betreffende **MER-richtlijn 85/337/EEG** (gewijzigd bij Richtlijn 97/11/EG) niet correct heeft omgezet (Europese Commissie, C (2000), 1806) en dat de Raad van State in een arrest van 15 oktober 2001 (R.v.st., nr. 99.794 van 15 oktober 2001) oordeelde dat artikel 8 van de MER-richtlijn op onjuiste wijze is omgezet in het interne recht en dat deze bepaling bovendien rechtstreekse werking heeft.

Ondertussen werd de onvolledige omzetting opgelost door het decreet van 12 december 2002 tot aanvulling van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid met een titel betreffende de milieueffect- en veiligheidsrapportage (BS 13/02/2003). Dat de nodige uitvoeringsbesluiten enkel in voorontwerp werden goedgekeurd door de Vlaamse regering op 12 maart 2004, doet geen afbreuk aan de geldigheid van het decreet.

Meer recent werd ook de zogenaamde **strategische MER** of de “beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma’s” ingevoerd (Richtlijn **90/313/EEG** van de Raad van 7 juni 1990 inzake de vrije toegang tot milieu-informatie, PB. L. 1990, nr. 158).

De lidstaten moeten uiterlijk op 21 juli 2004 de milieueffectenrapportage invoeren voor plannen en programma’s op het gebied van de landbouw, bosbouw, visserij, energie, industrie, vervoer, afvalstoffenbeheer, waterbeheer, telecommunicatie, toerisme en ruimtelijke ordening of grondgebruik en die het kader vormen voor de toekenning van toekomstige vergunningen voor projecten die onder Richtlijn 85/337/EEG vallen of waarvoor een beoordeling vereist is uit hoofde van de Habitatrichtlijn.

Zowel BIAC als de BD zijn zich wel degelijk bewust van de noodzaak van een MER.

BIAC vermeldt in de vergunningsaanvraag (blz. 8) onder F. (MER) en onder bijlage 13 een aantal bestelbonnen naar externe deskundigen. Ook de BD verwijst in de vergunning (Artikel 4 b), blz. 53) naar dit MER in opmaak.

Wegens gebrek aan de uitkomst van dit bestelde MER, is de aanvraag derhalve onvolledig.

De vermelding in Artikel 4, §2, artikel 4, blz. 53, dat de BD haar bijzondere voorwaarden zal heroverwegen in functie van de resultaten van het MER, is strijdig met de richtlijnvoorwaarde 85/337/EEG, artikel 6.2, die bepaalt dat het MER deel moet uitmaken van een openbaar onderzoek.

Derhalve kan de BD onmogelijk een milieuvergunning afleveren zonder dat het vergunningsaanvraagdossier, dat bij het openbaar onderzoek ter inzage lag, vergezeld was van een MER.

Een nieuw openbaar onderzoek dringt zich op zodra de MER-resultaten bekend zijn.

In afwachting moet de minister de vergunning opschorten.

2) De vergunning is in verschillende artikels niet conform de geldende wetgeving

De BD legt in de vergunning (Artikel 4, §2, artikel 2) nieuwe investeringen op en verwijst ernaar in verschillende andere artikels.

Aangezien de genoemde investeringsprojecten MER-plichtig zijn, horen deze artikels, bij gebrek aan MER, niet thuis in deze vergunning.

De BD gaat in Artikel 4, §2, artikel 5 buiten de grenzen van haar bevoegdheid en deze van de Vlaamse milieuwetgeving.

Onverminderd het beroep ten gronde om de vergunning in haar geheel op te schorten, vraagt STERREBEEK 2000 v.z.w. aan de minister om Artikel 4, §2, artikel 2 (blz. 51), artikel 5 (blz. 53) en artikel 8 (blz. 54) te schrappen en Artikel 1 (blz. 50) aan te passen.

Motivering:

ARTIKEL 4, §2 Bijzondere vergunningsvoorwaarden, Artikel 2 (blz. 51) moet geschrapt worden

De Bestendige Deputatie legt in deze bijzondere voorwaarden investeringen op die, ingevolge de wetgeving inzake MER-plicht voor bouwwerken, onderhevig zijn aan Milieueffectenrapportage.

Immers, het Besluit van de Vlaamse Regering van 23 maart 1989 bepaalt voor welke hinderlijke inrichtingen (bouwwerken) er een MER vereist is, in overeenstemming met de Europese Richtlijn 85/337 van 27-6-1985.

Artikel 4 van de Richtlijn bepaalt welke projecten aan een rapporteringplicht onderworpen worden. Bijlagen I en II van de Richtlijn geven een opsomming van de projecten.

Onder punt 7.a) van bijlage I wordt de aanleg van vliegvelden met een start-en landingsbaan van tenminste 2.100 meter vernoemd.

Onder punt 10.d) van bijlage II worden vernoemd: Aanleg van wegen, havens (met inbegrip van visserijhavens) en luchthavens (projecten die niet zijn opgenomen in bijlage I)

De richtlijn bepaalt ook wat men onder projecten moet verstaan:

- de uitvoering van bouwwerken of de totstandbrenging van andere installaties of werken,
- andere ingrepen in natuurlijk milieu of landschap, inclusief de ingrepen voor de ontginning van bodemschatten;

Deze regelgeving voor bouwwerken wordt ook erkend door de BD in haar motivatie blz. 21.

De door de BD opgelegde bouwwerken (vervollediging taxibaan langs baan 25L en het plaatsen van ILS systemen op alle banen) beantwoorden volledig aan deze definitie van project.

De Bestendige Deputatie legt ingrijpende wijzigingen op aan vliegvelden met een start- en landingsbaan van tenminste 2.100 m binnen een termijn van 3 jaar zonder, via een MER, een overzicht te hebben op de gevolgen voor de onmiddellijke leefomgeving van de luchthaven.

De opgelegde bouwwerken zijn MER-plichtig en kunnen dus niet zomaar opgelegd worden in de toegekende vergunning.

Deze investeringen werden door BIAC ook niet aangevraagd of vermeld in de vergunning.

Onverminderd het beroep ten gronde omdat voor de milieuvergunning geen MER was bijgevoegd, moet dit artikel geschrapt worden omdat voor bouwwerken eveneens een MER verplicht is.

Bovendien argumenteert de BD dat deze investeringen voor een verhoogde leefbaarheid voor de omwonenden zullen zorgen. Zij geeft dus toe dat de leefbaarheid van de omgeving van de luchthaven geschonden is.

Zonder de resultaten van het verplichte MER af te wachten, kunnen we nu reeds stellen dat een vervollediging van de taxibaan langs baan 25L, om het opstijgen van vliegtuigen toe te laten op baan 25L in westelijke richting, nefaste gevolgen zal hebben voor de inwoners van Zaventem, St.-Stevens-Woluwe, Sterrebeek, Wezembeek-Oppem, Kraainem, e.a.

Het grondlawaai in Humelgem en Steenokkerzeel zal door het verlengen van de taxipiste onaanvaardbaar en niet te harden zijn!

STERREBEEK 2000 v.z.w. vraagt de minister daarom het gebruik van de baan 25L als vertrekbaan te verbieden (behalve in uitzonderlijke situaties).

Ook de plaatsing van ILS systemen op alle banen (hiermee worden de resterende 07L en 07R bedoeld), waardoor landing mogelijk wordt vanuit het westen over Brussel, zal nefaste gevolgen hebben op de dorpskernen van Diegem en Zaventem.

Naast de onvolledigheid, door het ontbreken van een MER, schaadt de BD met haar vergunning de Europese Richtlijn 2002/30/EG, waarin gesteld wordt dat

- de bevoegde instanties actieplannen moeten uitwerken om waar nodig omgevingslawaai te voorkomen en te beperken en om het omgevingslawaai waar dit laag is op hetzelfde peil te houden" (zie Richtlijn, overweging 12)
- het aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt van de nadelige gevolgen van vliegtuiglawaai moet beperkt worden en of moet worden teruggedrongen (Richtlijn, Artikel 1, Doelstellingen).

De leefbaarheid van de omgeving zal door de opgelegde investeringen zeker niet hersteld worden, integendeel. Het lawaai zal hierdoor niet worden teruggedrongen en waar het op een laag peil was zal het, door het gebruik van nieuwe banen en routes, niet op hetzelfde peil kunnen gehouden worden.

Het opleggen van deze infrastructuurwerken zal enorme kosten met zich meebrengen en laat alleen maar toe om de capaciteit van de luchthaven te verhogen zonder hierbij rekening te houden met de leefomgeving.

ARTIKEL 1 moet aangepast worden (blz. 50)

De vermelding "veranderen van de start- en landingsbanen" moet geschrapt worden.

In dit artikel maakt de Bestendige Deputatie (BD) een **fout**. Zij wijzigt het voorwerp van de milieuvergunningaanvraag naar eigen wensen door de vermelding "veranderen van de start- en landingsbanen" toe te voegen. Dit doet de Bestendige Deputatie trouwens ook al op pagina 1 in punt III (Feitelijke gegevens) van de afgeleverde vergunning. De feitelijke gegevens zomaar aanpassen naar eigen goeddunken en eigen wensen is totaal onaanvaardbaar.

Aanvrager BIAC heeft het in haar milieuvergunningaanvraag nooit en nergens over het "veranderen van de start- en landingsbanen".

De milieuvergunningaanvraag vermeldt onder rubriek C (voorwerp van de aanvraag) enkel het volgende:

"Het hernieuwen en uitbreiden (door toevoegen) van een vergunning voor een bestaande inrichting: rubriek 57.

Mede ten gevolge van de herkadastrering van de luchthaven worden een aantal nieuwe percelen opgenomen (toegevoegd) in de vergunningaanvraag".

Het veranderen van de start- en landingsbanen vergunnen kan niet zonder een MER. Zie hiervoor bovenvermelde argumentatie. **Deze toevoeging is bijgevolg ongegrond en moet geschrapt worden.**

ARTIKEL 4, §2, artikel 5 moet geschrapt worden (blz. 53)

De BD gaat in dit artikel buiten de grenzen van haar bevoegdheid en deze van de Vlaamse milieuwetgeving. Het artikel moet geschrapt worden.

Door expliciet te verwijzen naar een beslissing van de Federale ministerraad van 16 januari 2004 tot spreiding van geluidshinder van de dag- en nachtvluchten, ontnemt zij de Federale Overheid, aan wie enkel het recht toekomt het baangebruik en routegebruik te bepalen, de mogelijkheid om haar beslissingen in de toekomst te herzien en te verbeteren. Hierdoor kan een belangenconflict ontstaan. Bovendien werd deze Federale beslissing nergens in Federale wetten of Ministeriele Besluiten omgezet. Het federaal spreidingsplan blijft een federale bevoegdheid en mag niet opgenomen worden in de bijzondere voorwaarden van de milieuvergunning.

Het spreidingsplan is ook nog steeds in een evaluatieperiode. Het heeft dus geen zin zich te baseren op het plan zoals op 16 januari 2004 werd vastgelegd.

Bovendien hebben vele inwoners, ook onze vereniging, in hun bezwaarschrift tijdens het openbaar onderzoek, gewezen op de nadelige gevolgen van voornoemd spreidingsplan.

Het spreidingsplan brengt nieuwe hinder (voor diegenen die nog geen hinder hadden) en meer hinder (voor diegenen die al veel hinder hadden). Het wijzigt bovendien de "gewone" hinder (verschillende wijken worden nu gehinderd door meer verspreide vertrekken i.p.v. landingen) en verschuift de hinder (van ver-omwonenden naar dicht-omwonenden). Tenslotte ondermijnt het de leefbaarheid en de woonzekerheid in de hele omgeving van de luchthaven: mensen die zich gevestigd hebben in functie van het vroegere baangebruik en dus helemaal of bijna geen hinder hadden worden plots geconfronteerd met grondlawaai en overvliegende vliegtuigen.

In die zin schaaft het de Europese Richtlijn 2002/30/EG, waarin gesteld wordt dat

- de bevoegde instanties actieplannen moeten uitwerken om waar nodig omgevingslawaai te voorkomen en te beperken en om het omgevingslawaai waar dit laag is op hetzelfde peil te houden" (zie Richtlijn, overweging 12)
- het aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt van de nadelige gevolgen van vliegtuiglawaai moet beperkt worden en of moet worden teruggedrongen (Richtlijn, Artikel 1, Doelstellingen).

Hinder moet men niet spreiden, maar verminderen.

Bovendien is het plan onveilig. Piloten en luchtverkeersleiders maken gewag van onveilige situaties bij het toepassen van de procedures van het spreidingsplan.

STERREBEEK 2000 v.z.w. pleit voor een terugkeer naar een logisch baangebruik in functie van weersomstandigheden, wind en veiligheid.

In elk geval moet het artikel geschrapt worden.

ARTIKEL 4, §2, artikel 8 moet geschrapt worden (blz. 54)

Ook hier wordt duidelijk verwezen naar de opgelegde investeringen onder Artikel 4, §2, artikel 5 (blz. 53).

Aangezien deze investeringen MER-plichtig zijn, kunnen zij geen deel uitmaken van deze vergunning. **Het artikel moet geschrapt worden.**

3) De BD maakt onvoldoende gebruik van haar bevoegdheid

ARTIKEL 4, §2, artikel 4 moet geschrapt of aangepast worden

Motivering:

Het is ontoelaatbaar dat de Bestendige Deputatie in dit artikel zijn gehele besluitvorming koppelt aan de beslissingen die een hogere overheid eventueel zou kunnen nemen.

Met dit artikel degradeert de Bestendige Deputatie haar beslissing/milieuvergunning tot een waardeloos document want deze kan door allerlei andere beslissingen en/of studies worden heroverwogen hetzij in strengere, hetzij in milderende zin.

Dergelijke voorwaarde is een gevaarlijk precedent voor andere toekomstig te verlenen milieuvergunningen!

De Bestendige Deputatie zet zich als officieel erkend beslissingsorgaan (VLAREM I) volledig buitenspel en maakt zich totaal onbelangrijk door het koppelen van dit besluit aan beslissingen van hogere overheidsinstanties!

De BD houdt geen rekening met de bezorgdheden, uitgedrukt door de verschillende betrokken gemeenten en de vele omwonenden.

Bovendien bestaat het risico dat de BD de vergunning aanpast via ambtshalve wijzigingen, die onttrokken zijn aan enig openbaar onderzoek.

4) Voor verschillende artikels is een wijziging noodzakelijk

ARTIKEL 3 (blz. 50)

De vergunningstermijn van 20 jaar is onaanvaardbaar lang, mede door het ontbreken van duidelijke termijnplanningen.

STERREBEEK 2000 v.z.w. vraagt de minister om een kortere vergunningstermijn op te leggen: bv. 5 jaar.

De motivatie die de BD aanhaalt om de vergunning voor 20 jaar te verlenen, met name "de specifieke voorwaarden inzake investeringen" (blz. 4, punt 3), waarmee bedoeld wordt op artikel 4.§2, artikel 2, blz. 51 en waarin investeringen worden opgelegd aan BIAC, **is ongegrond** aangezien dergelijke investeringen MER-plichtig zijn en dus onmogelijk het voorwerp kunnen uitmaken van de vergunning. Zie hiervoor ook onze bovenvermelde opmerkingen.

In de motiveringen (blz. 4) haalt de BD aan dat een kortere vergunningstermijn moet gemotiveerd worden.

STERREBEEK 2000 v.z.w. meent dat dit kan gemotiveerd worden op basis van o.a.:

- de evolutie in Europese en internationale geluidsnormering
- de technologische evolutie inzake beheersing van vliegtuiglawaai aan de bron
- het mogelijk wijzigend gebruik van de luchthaven.
- de nog af te werken geluidswallen uit de vorige vergunning
- de af te wachten resultaten van haalbaarheidsstudies
- de meetresultaten van bijkomende meetposten.

De BD haalt zelf in verschillende artikels aan (o.a. Artikel 4, .§2, artikel 2) dat de vergunning zal aangepast worden in functie van verschillende factoren.

Het is daarom beter de vergunning te beperken in tijd zodat een nieuwe vergunning rekening kan houden met de nieuwe situaties.

Zoniet bestaat het risico dat de BD de vergunning aanpast via ambtshalve wijzigingen, die onttrokken zijn aan enig openbaar onderzoek.

ARTIKEL 4, §2 Bijzondere voorwaarden (blz. 51)

Verschillende artikels van de bijzondere voorwaarden moeten worden aangepast en verstrengd. Zie hieronder.

§2 Bijzondere voorwaarden, Artikel 3, I Grondlawaai

1.1. Proefdraaien (blz. 52)

STERREBEEK 2000 v.z.w. vraagt een verplichting tot het bouwen van een proefdraailoods i.p.v. een proefdraaiplaats om het proefdraailawaai te beperken.

1.2. Geluidswallen (blz. 52)

STERREBEEK 2000 v.z.w. vraagt aan de minister om in de vergunning een bijkomende voorwaarde op te leggen voor de realisatie van een geluidswal ten zuiden van de luchthaven.

STERREBEEK 2000 v.z.w. betreurt dat er in dit artikel totaal geen sprake is van het bouwen van geluidswallen aan de zuidkant van de luchthaven om de woonkernen Zaventem, Sterrebeek en

Nossegem te vrijwaren van grondlawaai. Aan heel de problematiek van het grondlawaai wordt in dit besluit amper aandacht besteed.

De motivatie als zou dit aan bod komen in het in opmaak zijnde MER is onvoldoende (blz. 4, punt 4.a).

Geluidswerende muren ten zuiden van de luchthaven werden reeds opgenomen in het MER van 1990 en het "Stuurplan Maatregelen grondlawaai" van 28/06/1991 van de Regie der Luchtwegen.

De Afdeling Stedenbouwkundige Vergunningen, ROHM merkte dit ook op in haar advies van 16/02/2004 voor de vergunning (blz. 24).

De BD legt op dat de geluidswallen ten noorden van baan 25R onverwijld moeten afgewerkt worden. Het begrip "onverwijld" is te vaag. **Er moet een realisatiedatum worden vooropgesteld.**

§2 Bijzondere voorwaarden, Artikel 3, II Nachtlawaai (blz. 52)

Definitie "nacht"

De Europese Richtlijn 2002/49/EG moet worden gerespecteerd. **Met nacht moet worden bedoeld de perioden van 23 uur tot 6u 59 en niet tot 5u59!**

Deze richtlijn moest reeds tegen 18 juli 2004 in Belgische of Vlaamse wetgeving zijn omgezet. Dit is niet tijdig gebeurd. Bijgevolg is de richtlijn onverminderd van toepassing. De burgers van de lidstaten mogen immers niet het slachtoffer zijn van het in gebreke blijven van de overheid en kunnen bijgevolg putten uit de rechtstreekse werking van de richtlijn.

STERREBEEK 2000 v.z.w. vraagt de minister om aanpassing conform de Europese richtlijn.

1. en 2. Geluidshoeveelheid per beweging (blz. 52)

STERREBEEK 2000 v.z.w. vraagt de Minister, in afwachting van een totaal verbod op nachtluchten, te streven naar een verder gebruik van de meest moderne vliegtuigen door een geluidsquotum per beweging van GB < 4 op te leggen, in overeenstemming met het begrip in Vlaamse van « beste beschikbare technieken» (BBT) (zie Belgisch staatsblad, 12 JANUARI 1999. - Besluit van de Vlaamse regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 6 februari 1991 houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning, Hoofdstuk 1, 9°).

Motivering

De vergunning maakt onvoldoende gebruik van het recht op basis van Vlaamse, artikel 5.57.2.1. §1, waarbij in de milieuvergunning voorwaarden kunnen worden opgelegd die het landen en/of opstijgen beperken van luchtvaartuigen ingedeeld in bepaalde geluidscategorieën.

Het nog steeds toelaten van vliegtuigen met een geluidsquotum (GB of QC) per beweging van 12 is **onaanvaardbaar**.

De richtwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie voor nachtrust (maximum piekwaarden van 45 dB(A) binnen) worden hiermee onaanvaardbaar overschreden.

Bij de evaluatie van de bezwaarschriften (blz.15) wordt de haalbaarheidsstudie vermeld, die werd opgelegd in de vorige vergunning (AMV/0006837/1002, artikel 4, §2, artikel 2, II, punt 13) om na te gaan of het mogelijk was om vliegtuigen met een QC > 3 uit te bannen tegen het einde van de vergunning.

In de conclusies wordt uiteengezet waarom een grens van QC=3 onmogelijk is.

Deze motivering geeft geen antwoord op het voorstel van STERREBEEK 2000 v.z.w. in haar bezwaarschrift om alleen vliegtuigen toe te laten met een QC < 4, in afwachting van een verbod op nachtvluchten.

Dit voorstel houdt immers in dat alle vliegtuigtypes met QC tussen 3 en 4 nog kunnen opereren.

De redenering van blz. 15 is in dat geval niet van toepassing.

Bovendien legt de BD geen afbouwschema op per jaar. Gelet op de vergunningstermijn van 20 jaar, geeft de BD op die manier aan de exploitant en de luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid geen verdere inspanningen te leveren.

Wij vragen aan de minister om een duidelijk afbouwschema op te leggen.

Door een haalbaarheidsstudie op te leggen aan de exploitant (blz. 52, punt 2.b), om na te gaan of een verdere afbouw mogelijk is, ontloopt de BD haar verantwoordelijkheid.

Een zelfde studie, opgelegd door de vorige vergunning, werd reeds door de uitbater uitgevoerd. De resultaten werden zodanig weergegeven dat de opdracht als onhaalbaar werd omschreven. Het is dus utopisch te denken dat een nieuwe studie nieuwe gegevens aan het licht zal brengen, zolang deze uitgevoerd wordt door de uitbater zelf, die hierin dan rechter en partij is.

De BD moet deze studie zelf laten uitvoeren door een onafhankelijk studiebureau i.p.v. door de uitbater.

3.a en 3.d Geluidshoeveelheid per seizoen (blz. 52)

STERREBEEK 2000 v.z.w. vraagt de minister om, in afwachting van de afschaffing van de nachtvluchten, de toepassingstermijn van de aangehaalde quota duidelijk te maken en om een afbouwschema op te leggen.

STERREBEEK 2000 v.z.w. stelt voor om in een eerste fase het opgelegde seizoen-nachtquotum voor vertrekkende vliegtuigen tegen 2007 te verminderen met 30% t.o.v. 2003.

Een vermindering van de totale geluidshoeveelheid, door gebruik van stillere vliegtuigen, mag geen aanleiding zijn om het aantal toegelaten bewegingen te verhogen.

Motivering:

Het is onaanvaardbaar dat de BD de geluidshoeveelheid per seizoen voor de hele duur van de vergunning vastlegt op de cijfers van het zomerseizoen 2004 (49000) en winterseizoen 2004/2005 (35.000). De vergunning bepaalt immers niet hoelang deze cijfers van toepassing blijven. De BD legt geen afbouwschema op per jaar, in tegenstelling met de vergunning, verleend door minister Dua bij besluit van 29-9-2000 (AMV/0006837/1002, artikel 4, §2, artikel 2, II, punt 4 en 5).

Gelet op de vergunningstermijn van 20 jaar, geeft de BD op die manier aan de exploitant en de luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid geen verdere inspanningen te leveren en zijn de opgelegde cijfers voor 20 jaar geldig.

Dit is onaanvaardbaar en strijdig met de Europese regelgeving (richtlijn 2003/30/EG).

Door een haalbaarheidsstudie voor een verdere afbouw op te leggen aan de exploitant (punt 3.d), ontloopt de BD haar verantwoordelijkheid.

De BD moet deze studie zelf laten uitvoeren door een onafhankelijk studiebureau i.p.v. door de uitbater. STERREBEEK 2000 v.z.w. vraagt de minister dat in deze studie ook zou worden onderzocht hoe het weekend maximaal geluidsvrij kan worden gemaakt, in afwachting van een definitief stopzetten van de nachtvluchten.

3.e. Verstrekking van inlichtingen (blz. 53)

Uit dit inlichtingenverslag moet tevens blijken dat de vermindering van de geluidshoeveelheid van een vliegtuig wel degelijk geen aanleiding heeft gegeven tot de vermeerdering van het aantal vliegtuigen. Eveneens moet er worden aangetoond dat de weekends maximaal geluidsvrij werden gehouden (indien van toepassing).

4. Aantal nachtbewegingen (blz. 53)

STERREBEEK 2000 v.z.w. vraagt de minister met aandrang om, in afwachting van een verbod op nachtvluchten, het plafond voor het aantal nachtvluchten in de milieuvergunning vast te leggen op het aantal van 2003, zijnde 21000 (landingen + vertrekken).

Daarnaast moet het aantal opstijgende vliegtuigen 's nachts geplafonneerd worden op het aantal van 2003 (zijnde 8300 vertrekken).

Ook moet een duidelijk omschreven en substantiële jaarlijkse vermindering worden vastgelegd.

In overeenstemming met de Europese richtlijn 2002/49/EG, moet dit aantal worden toegepast op een nacht van 23 uur tot 6u 59.

Motivering:

Het is onaanvaardbaar dat de BD het plafond behoudt op 25000 per jaar en geen enkele inspanning doet om de hinder voor de omwonenden te verminderen.

Met het aantal van 2003 (21000 nachtvluchten) is de limiet van het aanvaardbare al ver overschreden. Nog meer nachtvluchten toelaten vanuit Zaventem maakt de situatie helemaal onleefbaar. Een verdere uitbreiding van de nachtvluchten zal immers zorgen voor nog meer slaapverstoring en alle daarmee gepaard gaande gezondheidsproblemen zoals meer stress, depressies, meer hart- en vaatziekten, alcoholisme, meer leerachterstand bij kinderen, e.a..

Meerdere studies hebben aangetoond dat het lawaai veroorzaakt door vliegtuigen, het nachtlawaai in het bijzonder, nefaste gevolgen heeft op de gezondheid van de omwonenden.

Dit werd nog recent bevestigd door een studie van Prof. Dr. Lieven Annemans

“Gezondheidseconomische gevolgen van nachtvluchten” (UG,2/2004), in opdracht van Minister Bert Anciaux.

Hieruit blijkt dat er effectief grote gezondheidsschade wordt aangebracht (215 doden/jaar en een jaarlijkse gezondheidskost van 150 milj. Euro vóór het spreidingsplan en 120 milj. Euro erna).

Uit een leefbaarheidimpactstudie over de uitbreiding van DHL, uitgevoerd door dezelfde Prof.

Annemans, in opdracht van de provincieraad van Vlaams-Brabant, blijkt dat bij een toename van het aantal nachtvluchten, deze cijfers minstens kunnen verdrievoudigen.

Het plafond behouden op dat van de vorige vergunning (25.000) gaat in tegen de Europese Richtlijn 2002/30/EG, waarin gesteld wordt dat

- de bevoegde instanties actieplannen moeten uitwerken om waar nodig omgevingslawaai te voorkomen en te **beperken** en om het omgevingslawaai waar dit laag is op hetzelfde peil te houden" (zie Richtlijn, overweging 12)
- het aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt van de nadelige gevolgen van vliegtuiglawaai moet beperkt worden en of moet worden **teruggedrongen** (Richtlijn, Artikel 1, Doelstellingen).

Een vermindering van de totale geluidshoeveelheid (door gebruik van stillere vliegtuigen), zoals bepaald in artikel §2 Bijzondere voorwaarden, Artikel 3, II Nachtlawaai 3.a en 3.d,

Geluidshoeveelheid per seizoen (blz. 52),

mag geen aanleiding zijn om het aantal toegelaten bewegingen te verhogen.

Verschillende studies (o.a. Prof. Annemans) tonen aan dat niet enkel het geluidsniveau belangrijk is maar ook de **frequentie** van de storing.

§2 Bijzondere voorwaarden, Artikel 3, III Daglawaai (blz. 53)

STERREBEEK 2000 v.z.w. vraagt de minister om voor de dag, zoals voor de nacht, duidelijke beperkingen in te schrijven, zowel op het gebied van de maximale geluidshoeveelheid per beweging, als op de totale geluidshoeveelheid en op het aantal bewegingen.

Stillere vliegtuigen zijn een absolute prioriteit.

Voorrang dient te worden verleend aan het passagiersvervoer.

STERREBEEK 2000 v.z.w. stelde in zijn bezwaarschrift voor om het aantal dagvluchten te plafonneren op 250.000 per jaar.

Door in de vergunning een studie op te leggen aan de exploitant om de geluidsgrenzen te bepalen, ontloopt de BD haar verantwoordelijkheid.

De BD moet deze studie zelf laten uitvoeren door een onafhankelijk studiebureau. De uitbater is hierin rechter en partij.

De opdracht van de studie is daarenboven vaag.

Geen enkele beperking opleggen en alleen maar een studie vragen, laat een ongebreidelde expansie van het luchtverkeer toe.

§2 Bijzondere voorwaarden, Artikel 6, Praktische opvolging (blz. 53)

STERREBEEK 2000 v.z.w. vraagt de minister om in de vergunning op te leggen dat de opgevraagde gegevens tevens ter beschikking zouden worden gesteld op de website van BIAC. Inzake gedetailleerde geluidsmetingen moet aan BIAC worden opgelegd om ook de gemeten piekwaarden per meetpunt openbaar te maken (ter inzage op de inrichting en op de website).

Motivatie:

De huidige BIAC-website toont enkel beperkte gegevens over nachtvluchten.

Gegevens over het gebruik van banen tijdens de dag en de bijhorende geluidsmetingen zijn er niet beschikbaar.

De resultaten van geluidsmetingen geven enkel aan hoeveel maal een bepaald geluidsniveau werd overschreden. Er worden geen absolute piekwaarden per meetpunt vrijgegeven.

De milieuvergunning moet deze openbaarheid van gegevens aan de uitbater opleggen.

§2 Bijzondere voorwaarden, Artikel 7, Overlegcommissie (blz. 54)

Inzake samenstelling

STERREBEEK 2000 v.z.w. vraagt de minister de vergunning aan te passen voor wat betreft de samenstelling van de overlegcommissie teneinde een betere vertegenwoordiging van alle betrokkenen te garanderen.

De vertegenwoordigde omliggende gemeenten (max. 14) moeten worden vermeld.

Het aantal vertegenwoordigers van de omwonenden moet worden verhoogd tot max. 14.

Naar analogie van de verhoging van het aantal gemeenten t.o.v. de vorige vergunning (toen max. 10), moeten ook de omwonenden meer vertegenwoordigers kunnen afvaardigen.

Door de invoering van het spreidingsplan ervaren meer mensen ernstige hinder en zijn nieuwe omwonendenverenigingen ontstaan

Het aantal van 6 is ontoereikend.

De vertegenwoordigers van de omwonenden moeten zich tevens vrij kunnen laten vervangen door een plaatsvervanger van dezelfde actiegroep of van een vooraf opgegeven actiegroep in

tegenstelling met de huidige vervangregeling op naam. Een regeling die voor de gemeenten overigens niet geldt.

Inzake vergaderfrequentie

STERREBEEK 2000 v.z.w. stelt vast dat een regelmatige vergaderfrequentie in het verleden niet werd gerespecteerd.

Inzake inzagerecht

STERREBEEK 2000 v.z.w. vraagt de minister hieraan toe te voegen dat ook de resultaten van studies ter inzage moeten worden voorgelegd aan de overlegcommissie

Zij moeten eveneens het voorwerp maken van overleg binnen de commissie.

In het verleden was dit nooit het geval met de haalbaarheidsstudies die aan BIAC werden opgelegd.

Inzake doelstelling

De overlegcommissie moet tot doel hebben overleg te plegen.

Dit houdt ook in dat alle afgevaardigden voldoende hun standpunt kunnen duidelijk maken en desgevallend minderheidsstandpunten kunnen laten acteren in het verslag.

In het verleden werd meestal uitsluitend informatie vertrekt door de uitbater maar kwam het nooit tot een ernstig overleg over de toekomst van de luchthaven en het te voeren beleid.

Ook de doelstellingen van studies moeten ter bespreking voorgelegd worden aan de overlegcommissie vóór de studieopdracht wordt gegeven.

5) Voor verschillende artikels is een aanvulling noodzakelijk

ARTIKEL 4, §2 Bijzondere voorwaarden, Artikel 3, II Nachtlawaai (blz. 52)

STERREBEEK 2000 v.z.w. vraagt de minister, in afwachting van een verbod op nachtvluchten, volgende punten toe te voegen:

- **de uitbater te verplichten om het aantal potentieel gehinderden binnen de jaarlijks geactualiseerde 55 dB(A) geluidscontour tegen 2007 te halveren t.o.v. van 2003.**
- **geluidsimmissienormen op te leggen opdat de geluidsoverlastpieken van het luchtvaartverkeer van en naar de luchthaven van Zaventem de richtlijnen van de WHO niet meer overschrijden en geen gezondheidsschade meer wordt toegebracht.**

Motivering:

Aantal potentieel ernstig gehinderden.

In haar toelichting, blz. 43 en 44, houdt de BD geen rekening met de effecten van het spreidingsplan van 28 februari 2004. De toelichting vermeldt alleen de beslissing van 22-7-2003 waardoor meer vluchten werden afgeleid op baan 20. Ook de tabel blz. 44 houdt geen rekening met de effecten van het spreidingsplan. Bovendien is het spreidingsplan zelf nog aan evaluatie toe.

Het spreidingsplan betekent een verhoogde toename van het aantal gehinderden in een wijde omgeving van de luchthaven. Naast nieuwe gehinderden is het aantal gehinderden kort bij de luchthaven verhoogd. De BD bepleit enerzijds het spreidingsplan maar verzwijgt de effecten ervan op het aantal gehinderden.

In tegenstelling met de vergunning, verleend door minister Dua bij besluit van 29-9-2000 (AMV/0006837/1002, artikel 4, §2, artikel 2, II, punt 12), legt de nieuwe vergunning geen doelstelling voorop om het aantal gehinderden binnen de geluidscontour van 55 dB(A) te verminderen.

De vergunning moet maatregelen vooropstellen waarbij, uitgaande van de contourgebieden van 2004, een verkleining van de contourgebieden tot doel wordt gesteld zodat het aantal % sterk gehinderden, berekend volgens de formule onder Vlarem II, Art. 5.57.1.2. §5, kan worden verminderd.

De vergunning moet daarom haar doelstellingen verwoorden in termen van “gewenste contourgebieden” (voor 55 dB(A) tot 75 dB(A) zoals vermeld in Vlarem II, Art 5.57.12, §2) en deze geografisch afbakenen alsook in termen van “%sterk gehinderden” (Vlarem II, Art 5.57.12, §5).

STERREBEEK 2000 v.z.w. vraagt om in de vergunning op te leggen om het aantal potentieel gehinderden binnen de jaarlijks geactualiseerde 55 dB(A) geluidscontour tegen 2007 te halveren t.o.v. 2003.

Immissiegrenswaarde

De geluidsquota zijn opgesteld op basis van gecertificeerde geluidsniveaus (emissie) en niet op reële gemeten piekwaarden.

In tegenstelling met de vergunning, verleend door minister Dua bij besluit van 29- 9-2000 (AMV/0006837/1002, artikel 4, §2, artikel 2, II, punt 9, blz. 18), legt de nieuwe vergunning geen grenzen meer op wat betreft de immisiegrenswaarden buiten de 55 dB(A)-geluidscontour.

Deze grenswaarde moest de hoge piekwaarden tijdens de nacht vermijden en werd in de vorige vergunning begrensd op 90 dB(A) SEL.

Herhaaldelijk is gebleken, door metingen van AMINAL, dat deze voorwaarde niet werd gerespecteerd.

De WereldGezondheidsorganisatie (WHO) stelt als richtlijn volgende geluidsoverlastpieken voorop

- 's nachts buiten slaapkamer: LAmax 60 dB.

- 's nachts binnen slaapkamer: LAmax 45 dB.

De metingen van BIAC (o.a. meetpunt NMT 07 Sterrebeek) en AMINAL tonen aan dat er zeer vele geluidspieken zijn ver boven de 60 dB.

De hinder van het luchtvaartverkeer wordt ondraaglijk door nachtvluchten, die een normale slaap onmogelijk maken.

Bij slaapverstoring spelen hoge piekwaarden, naast de overvluchtfrequentie, een belangrijke rol.

De recente studie van Prof. Dr. Lieven Annemans, “Gezondheidseconomische gevolgen van nachtvluchten” (UG,2/2004), in opdracht van Minister Bert Anciaux, toont dit aan.

Het is daarom onaanvaardbaar dat in de vergunning geen immisiegrenswaarden worden opgelegd.

STERREBEEK 2000 v.z.w. vraagt daarom in de vergunning geluidsimmissienormen op te leggen opdat de geluidsoverlastpieken van het luchtvaartverkeer van en naar de luchthaven van Zaventem de richtlijnen van de WHO niet meer overschrijden.

ARTIKEL 4, §2 Bijzondere voorwaarden: toe te voegen artikels

STERREBEEK 2000 v.z.w. vraagt de minister volgende punten toe te voegen:

Meetnet

- een verplichting op te leggen om het aantal meetpunten uit te breiden tot één per gebruikte route en baan en telkens op afstanden van 2km, 4km, 8km en 16km van de luchthaven.
Ook stelt de vereniging voor om het BIAC-meetnet onder de bevoegdheid te brengen van AMINAL.

Motivatie:

In tegenstelling met de vergunning, verleend door minister Dua bij besluit van 29-9-2000 (AMV/0006837/1002, artikel 4, §2, artikel 2, II, punt 15, blz. 21), legt de nieuwe vergunning geen extra meetpunten op. De vorige vergunning legde bijkomende meetposten per runway op. Het huidige meetnet is niet gebiedsdekkend.

Aan de zuid- en oostkant van de luchthaven (Wezembeek-Oppem, Sterrebeek, Kraainem, Tervuren, Kortenberg, Bertem, Huldenberg) bevinden zich momenteel slechts 10 van de 45 beschikbare geluidsmeters waarvan slechts 6 van BIAC).

Het meetnet moet verfijnd worden om een juiste meting te verkrijgen in functie van de gevolgde koers van elk vliegtuig. Alleen een fijnmazig meetnet kan bijdragen tot een reëel geluidskadaster.

STERREBEEK 2000 v.z.w. vraagt daarom bovenvermelde verplichting in te schrijven om het aantal meetpunten uit te breiden.

Er moeten in de milieuvergunning ook verplichtingen aan BIAC worden opgelegd om de huidige resultaten van het Noise Monitoring System continu publiek en juridisch afdwingbaar bekend te maken, zodat de lawaaislachtoffers steeds kunnen vernemen welk nachtelijk dB(A)-cijfer voor een bepaald vliegtuig door één of meerdere van de meetpunten werd geregistreerd.

De openbaarheid van dit soort gegevens is van essentieel belang voor de belangenverdediging van de lawaaislachtoffers.

Verschillende instanties beheren momenteel de verschillende meetpunten (BIAC, AMINAL, BIM).

STERREBEEK 2000 v.z.w. stelt daarom ook voor om het meetnet van BIAC onder de bevoegdheid te brengen van een onafhankelijk organisme, bv. AMINAL.

Luchtkwaliteit

- **STERREBEEK 2000 v.z.w. vraagt de minister om ook normen op te leggen inzake luchtkwaliteit en de uitbater te verplichten tot uitbouw van een volledig luchtmeetnet.**

Motivatie:

Over luchtkwaliteit wordt in de vergunning geen enkele norm of verplichting opgelegd.

Heel de problematiek van de luchtverontreiniging wordt weliswaar geëvalueerd op blz. 7 en 8 van de milieuvergunning, door verwijzing naar de resultaten van het meetnet van de VMM maar er wordt nogal vlug geconcludeerd dat de grote boosdoener niet het luchtverkeer is.

Het meetnet bestaat slechts uit 2 meetposten.

In de metingen ter hoogte van Steenokkerzeel werden verhoogde concentraties van PAK's vastgesteld.

Bovendien werd door de onderzoekers toegegeven dat de meetapparatuur niet verfijnd genoeg was om o.a. kleine roetdeeltjes en vluchtige PAKs-componenten te kunnen meten.

Beide stoffen zijn belangrijke componenten bij luchtverontreiniging door luchtverkeer.

De realisatie van een **volledig luchtmeetnet** in een cirkel rond de luchthaven, op kosten van de uitbater, dringt zich op.

Er moet tevens een **verbod komen op al te vervuilende vliegtuigen.**

ARTIKEL 5, blz. 55 moet worden toegelicht

Het is niet duidelijk wat met dit artikel bedoeld wordt.

Enige verduidelijking zou moeten worden toegevoegd.

Algemeen besluit:

Rekening houdend met hoger vermelde bezwaren, tekent de vereniging STERREBEEK 2000 v.z.w. daarom beroep aan tegen de vermelde vergunning in haar geheel ten gronde en verschillende artikels in het bijzonder.

De vereniging verzoekt de Minister de passende maatregelen te nemen en de vergunning te weigeren of minstens op te schorten in afwachting van een MER.

STERREBEEK 2000 v.z.w. verzoekt tevens haar beroep te mogen toelichten bij de adviserende Gewestelijke Milieuvergunningscommissie (GMVC).

Met de meeste hoogachting,

Luc Caluwaerts
Voorzitter

Hugo Leonard
Onder-voorzitter

Magda Rock
Secretaris

Hilde Gedopt
Bestuurslid

Jos Nijs
Bestuurslid

Luc De Vits
Bestuurslid

In bijlage:

1. attest van aanplakking van de bekendmaking, afgeleverd door de gemeente Zaventem
2. het stortingsbewijs van 6,2 EUR. aan Aminoal (091-2206066-24) voor de vereiste "dossierkosten"